Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6113

14. 11. 96

Sachgebiet
611

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 13/4918, 13/5360, 13/6112 –

Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Selten ist ein Gesetzentwurf, der dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet wurde, schlechter vorbereitet und chaotischer abgewickelt worden als der Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes: Seit der Einbringung des Gesetzentwurfs im Juni 1996 wurde nahezu jedes einzelne Element des Gesetzes mindestens einmal in Frage gestellt. Es wurden neue Schadstoffgrenzwerte vorgeschlagen und zusätzliche Grenzwertstufen eingeführt. Es wurden ferner neue Unterschiede in den Fördertatbeständen für Diesel- und Otto-Fahrzeuge geschaffen. In letzter Minute wurde schließlich die Geltungsdauer des Gesetzes geändert. Die Gefahr, daß ein Vertragsverletzungsverfahren von einem der EU-Partner in Gang gesetzt wird – mit nicht absehbaren Folgen für die Finanzverwaltungen –, besteht fort.

Grundsätzlich kann die Kraftfahrzeugsteuer geeignet sein, die Anschaffung schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu fördern. Sie muß aber so ausgestaltet werden, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf umweltpolitisch, verkehrspolitisch und finanzpolitisch unzureichend. Die Chance zu einer umfassenden umweltorientierten Lenkung wird vertan; ein Einstieg in die ökologische Steuerreform wird nicht bewirkt.

– Ein wesentlicher Mangel des Gesetzentwurfs der Bundesregierung ist das Fehlen dynamischer Lenkungselemente zur generellen Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Anreize zur gezielten Kraftstoff- bzw. CO_2-Reduktion reichen bei weitem nicht aus.

- Die Zeiträume, für die die Einführung einer schadstoffmindernden Technologie steuerlich begünstigt wird, sind zu lang. Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen Fahrzeuge der Euro-1-Klasse auch dann noch steuerlich bevorzugt behandelt werden, wenn längst die wesentlich bessere Euro-3-Norm in Kraft sein wird. Eine Weitergewährung des Steuertarifs für Euro-1-Fahrzeuge über das Jahr 2000 hinaus ist deshalb umwelt-, verkehrs- und finanzpolitisch nicht vertretbar.

- Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, wird abgelehnt. Es besteht kein Anlaß, die Einführung einer neuen Schadstoffminderungs-Technologie steuerlich zu begünstigen, wenn diese bereits ab dem 1. Januar 1997 obligatorisch einzuhalten ist. Eine solche Steuersenkung hätte lediglich erhebliche Mitnahmeeffekte zur Folge.

- Es ist nicht gerechtfertigt, daß die im Gesetzentwurf vorgesehene vorzeitige Einhaltung der schärferen Euro-3- und Euro-4-Grenzwerte bei einem Diesel-Pkw zu wesentlich höheren Steuerbefreiungen führen als bei einem Otto-Fahrzeug.

- Notwendig ist, auch die Besteuerung von Krafträdern emissionsbezogen zu regeln. Auf diesem Fahrzeugsektor kann ein aufkommensneutral ausgestaltetes Besteuerungskonzept, das für schadstoffarme Fahrzeuge eine ermäßigte Besteuerung vorsieht, zu einer wirksamen Verminderung der Umweltbelastung beitragen.

- Aus ökologischen und steuersystematischen Gründen ist es erforderlich, auch bei der Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht emissionsbezogene Besteuerungsmerkmale einzuführen. Die unterschiedliche Besteuerung dieser Fahrzeuge im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen ist nicht gerechtfertigt und führt zu unvertretbaren Verzerrungen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

- weitere Maßnahmen zur raschen Absenkung des Kraftstoffverbrauchs in die Wege zu leiten;

- die Kraftfahrzeugsteuer so auszugestalten und zeitlich zu staffeln, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird;

- von der vorgesehenen Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, Abstand zu nehmen;

- die Steuerbefreiung bei vorgezogener Einhaltung von Euro-3- und Euro-4-Grenzwerten für alle Antriebstechniken einheitlich zu gestalten;

- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von Krafträdern zu schaffen;
- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu schaffen.

Bonn, den 12. November 1996

Rudolf Scharping und Fraktion



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333